

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE METROPOLITANO DE VIAJEROS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN

Índice:

- I. Antecedentes
- II. Necesidad y oportunidad del anteproyecto
- III. Estructura y contenido de la norma
- IV. Impacto por razón de género de la norma
- V. Memoria económica

I. Antecedentes:

El régimen jurídico de la iniciativa legislativa del Gobierno de Aragón para la elaboración de proyectos de ley se recoge en el Capítulo I del Título VIII de la Ley 2/2009, de 11 de mayo del Presidente y del Gobierno de Aragón. El procedimiento de elaboración de los proyectos de ley se regula en el artículo 37 de la Ley 2/2009, de 11 de mayo del Presidente y del Gobierno de Aragón. Después de atribuir el impulso al órgano directivo competente mediante la preparación de un anteproyecto se especifica que el proyecto irá acompañado de una memoria, un estudio o informe sobre la necesidad y oportunidad del mismo, un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo, así como una memoria económica que contenga la estimación del coste a que dará lugar.

Mediante Orden de 25 de enero de 2018, el Consejero de Vertebración de Territorio, Movilidad y Vivienda ha dispuesto dar inicio al procedimiento de elaboración del anteproyecto de Ley del Transporte Metropolitano de Viajeros de la Comunidad Autónoma de Aragón y encomendar su elaboración y tramitación a la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.

La Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana de Aragón, establece en su artículo 54 que "la elaboración los proyectos normativos con rango de ley que afecten a derechos civiles, políticos y sociales incluirán con carácter general un proceso de deliberación participativa; en caso de que resulte improcedente o imposible llevar a cabo este proceso, se motivará adecuadamente". En este sentido, dado el contenido del anteproyecto de Ley del Transporte Metropolitano de Viajeros de la Comunidad Autónoma de Aragón, que después se expone, no se trata de un proyecto normativo que incida directamente en los ámbitos señalados por el citado precepto. Este anteproyecto de Ley trata de construir un marco jurídico que ordene la concurrencia de una serie de Administraciones y Entidades Públicas para afrontar una gestión armónica de los

sistemas de transporte y movilidad en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial. Así, a través de sus ocho artículos, determina los instrumentos jurídico-administrativos necesarios que permitan un funcionamiento integrado y coordinado, a cuyo fin regula aspectos relativos a la delimitación de la categoría de transporte metropolitano (definiciones); fijación competencial de administraciones y entidades públicas; la instrumentalización de la planificación a través de las Directrices metropolitanas de movilidad (contenido, tramitación y efectos); la configuración de una organización específica por medio de los consorcios de transporte metropolitano; y la previsión de un sistema tarifario integrado de titularidad pública y gestión única. Por todo ello, y dado que el contenido del anteproyecto de Ley incide directamente sobre aspectos organizativos en su sentido amplio, no se considera procedente impulsar un proceso de deliberación participativa tal y como está diseñado en el artículo 54 de la Ley 8/2015; sin perjuicio, no obstante, de garantizar el derecho de participación a través de otros cauces y trámites que se impulsarán en el procedimiento de elaboración.

En este sentido el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas prevé el trámite de consulta pública previa. Con el objetivo de mejorar la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración de normas, este artículo establece que, con carácter previo a la elaboración de la norma, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden CDS/20/2017, de 16 de enero, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de 20 de diciembre de 2016, del Gobierno de Aragón, se remitió el cuestionario que se adjunta con el que dar inicio a la consulta pública previa a través del Portal de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón. Abierto el periodo de dicha consulta pública previa por un plazo de 20 días, entre el 6 y el 26 de febrero, no se ha recibido alegación alguna en la cuenta de correo electrónico señalada a tal fin, dgmovilidad@aragon.es.

Es objeto de esta memoria dar cumplimiento a la exigencia de justificación de la aprobación del anteproyecto mencionado.

II. Necesidad y oportunidad del anteproyecto:

En primer lugar y en cuanto a su inserción en el ordenamiento jurídico expondremos el marco normativo en el que se fundamenta el texto del anteproyecto de Ley de Transporte Metropolitano de viajeros que ahora se proyecta aprobar.

El Estatuto de Autonomía de Aragón, en su artículo 71.14.^a y 71.15.^a atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas sobre "Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general, así como la participación en la planificación, en la programación y en la gestión de las infraestructuras que tengan tal calificación en los

términos que establezca la ley estatal.", así como sobre el "Transporte terrestre de viajeros y mercancías por carretera, por ferrocarril y por cable, así como el transporte fluvial, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura".

En el ejercicio de dichas competencias las Cortes de Aragón aprobaron la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón y la Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón. Por su parte, el Gobierno de Aragón aprobó el Decreto 24/2008, de 12 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Medidas para el mantenimiento y mejora de los servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón y el Decreto 189/2017, de 28 de noviembre, por el que se crea y regula el Consejo Aragonés del Transporte.

Si bien el título competencial es otro, debe traerse a colación la Ley 10/2017, de 30 de noviembre, de régimen especial del municipio de Zaragoza como capital de Aragón, cuyo artículo 30 relativo a los Transportes establece que el municipio de Zaragoza será competente para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de transporte público urbano de viajeros que se desarrollen en su término municipal pero precisa que no obstante, el transporte interno o que dé acceso a los ámbitos de actuación de Proyectos de Interés General de Aragón, se prestará en el seno del Consorcio de transportes.

La exposición de motivos de la Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas Urgentes en el Sector del Transporte Interurbano de Viajeros por Carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón decía que, para posibilitar la reordenación global del mapa concesional de las líneas regulares que conforman el transporte público de viajeros por carretera en Aragón, se establecía la facultad de conceder prórrogas de las concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, cuya vigencia no podría superar en ningún caso el 31 de diciembre de 2017.

El Reglamento de Medidas para el Mantenimiento y Mejora de los Servicios de Transporte Interior, que desarrolla la citada ley, aprobado por Decreto 24/2008, de 12 de febrero, del Gobierno de Aragón, en su Título III abordaba la posibilidad de otorgar las referidas prórrogas a las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la Ley 17/2006, citada, cuyo plazo de vigencia pudiera estar próximo a su finalización, cuando el interés público lo justificara. Procede detallar que la prórroga se otorgó en fecha 2 de diciembre de 2009 extendiéndose su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017.

Considerando el estado actual de la red de transporte público de viajeros por carretera de Aragón, que está sometido a un profundo proceso de análisis y reordenación que ha de dar lugar a la licitación de un nuevo mapa contractual en 2018, y dado que el procedimiento para la adjudicación de un nuevo contrato no ha concluido y que existen razones de interés público que exigen la continuación del servicio, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 97.3 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en el mes de diciembre de 2017, se requirió a las empresas prestadoras de servicios para que prolongaran su gestión hasta la finalización del procedimiento de licitación tendente a la adjudicación de la explotación del servicio.

Para ello el Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda adjudicó con fecha 17 de agosto de 2017 un contrato de servicios consistente en la asistencia técnica para la redacción de los planes de explotación, iniciales y definitivos, y los

pliegos de licitación de las futuras concesiones del nuevo mapa concesional del transporte público regular de viajeros por carretera de Aragón.

Este nuevo mapa concesional, en elaboración, estructura los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera en 19 ámbitos territoriales delimitados en torno a los principales ejes de movilidad de Aragón. De ellos, 4 conforman el ámbito territorial correspondiente al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ).

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza fue creado mediante Convenio de Colaboración Interadministrativa suscrito con fecha 12 de diciembre de 2006, como entidad pública de carácter asociativo con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial de Zaragoza, los Ayuntamientos del área de Zaragoza, así como en su caso, con la Administración General del Estado, a fin de coordinar el ejercicio de las competencias en materia de planificación, creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte.

Es en los ámbitos metropolitanos donde más se evidencian las crecientes necesidades de movilidad derivadas de las influencias recíprocas entre los municipios que los conforman, presentes por su fuerte interrelación económica, laboral y social. La compleja configuración de estos ámbitos metropolitanos otorga a los sistemas de transporte, y en especial a los transportes públicos, una función esencial a la hora de resolver esas necesidades de movilidad personales, sociales y culturales en unas condiciones tales que las haga compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social, la defensa del medio ambiente, la seguridad vial, y, en definitiva, con una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Con este fin, la Asamblea General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, en sesión celebrada el 18 de marzo de 2013, aprobó dar inicio al proceso de revisión del anterior Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza – Plan Intermodal de Transporte, aprobado en 2008. Este proceso quedó estructurado en dos fases a los efectos de escalonar el alcance del mismo y el grado de implicación de las administraciones involucradas. A través de dicho acuerdo, de marzo de 2013, el Consorcio de Transportes asume la iniciativa de la primera fase consistente en la elaboración de las denominadas Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza centradas, de manera prioritaria, en plasmar todas aquellas acciones que, por su interés metropolitano, se identifiquen como necesarias para materializar un sistema de movilidad y transporte público colectivo de alcance metropolitano, multimodal e integrado. Estas Directrices fueron aprobadas por la Asamblea General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza en sesión celebrada el 20 de junio de 2017.

Queda patente que disponer de un transporte metropolitano potente es una condición necesaria para incentivar el uso del transporte público. La caducidad de las actuales concesiones administrativas de transporte público, efectiva a partir del 31 de diciembre de 2017, y que continúan explotándose por imperativo legal, como se ha expuesto más arriba, posibilita en condiciones adecuadas que el diseño de los nuevos servicios supere las deficiencias identificadas y, por tanto, puedan atender en mejores condiciones las necesidades de movilidad presentes, en especial, en los ámbitos metropolitanos.

En el caso del entorno de Zaragoza, las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza recogen el objetivo de mejorar la oferta para que la utilización del transporte público colectivo se consolide como una alternativa real a las necesidades de movilidad en las localidades de este ámbito. Se propone para ello aprovechar las sinergias económicas y operativas derivadas de diseñar una red metropolitana que

atienda de forma unificada a los barrios rurales y municipios del entorno de Zaragoza, consiguiendo así un sistema más eficiente y mejor dotado.

Estos postulados referentes al ámbito metropolitano de Zaragoza han sido asumidos por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón en los trabajos de elaboración del nuevo marco contractual de los servicios públicos del transporte regular de viajeros por carretera para Aragón. Si bien su materialización última, en tanto que engloba competencias tanto del Gobierno de Aragón como de las administraciones municipales de este ámbito y, especialmente, del Ayuntamiento de Zaragoza, requiere dotarse de garantías jurídicas que den sustento tanto al propio proceso de planificación y ordenación, como a su posterior gestión.

De este modo, la implementación del transporte metropolitano vendría a complementar el actual marco jurídico autonómico, puesto que, como se ha puesto de manifiesto, en este ámbito concurren una serie de administraciones y entidades públicas que deben afrontar una gestión armónica de los sistemas de transporte y movilidad en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial. Un proceso que en el plano jurídico debe definir dos elementos actualmente no suficientemente clarificados. En primer lugar, el objeto en cuestión, esto es, la delimitación de la categoría de transporte metropolitano tomando como base de ordenación las dos categorías jurídicamente definidas: la urbana y la interurbana. En segundo lugar, el ente depositario de la ordenación y gestión de esta red metropolitana, un Consorcio de Transporte Metropolitano, que debe aunar equilibradamente a los titulares y competentes: la administración autonómica y los entes locales, y, en su caso, otras administraciones con competencias en los medios de transporte presentes en el ámbito.

III. Estructura y contenido de la norma:

El anteproyecto de ley se compone de 8 artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales. Su articulado se estructura en los siguientes cuatro capítulos:

- Capítulo I. Normas generales.
- Capítulo II. Planificación
- Capítulo III. Organización
- Capítulo IV. Financiación

Es objeto de esta Ley establecer el régimen jurídico aplicable al transporte metropolitano de viajeros, así como determinar el instrumento necesario, las Directrices metropolitanas de movilidad, que permita su funcionamiento integrado y coordinado con los transportes interurbanos y urbanos y con el resto del sistema de movilidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, de modo que se garantice una accesibilidad adecuada, segura y con el mínimo impacto ambiental posible. A su vez, se da un paso más atribuyendo la posibilidad de que un Consorcio de Transporte Metropolitano sea el depositario de varias competencias administrativas en relación con el transporte metropolitano, propiciando el funcionamiento armónico del sistema de transportes en todo el espacio metropolitano.

Supone un escenario de actuación con las suficientes garantías para el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza que a diferencia del resto de consorcios de transportes análogos que operan en otros ámbitos metropolitanos del territorio nacional, no ha contado hasta la fecha con una referencia legislativa autonómica que desarrolle y regule su ámbito de actividad. Con este anteproyecto de Ley se le da ya

carta de naturaleza, estableciéndose su carácter de Consorcio de Transporte Metropolitano y atribuyéndole desde la entrada en vigor de la misma la competencia sobre la planificación, ordenación, coordinación, y gestión del transporte metropolitano.

Se introduce, elevando con ello a rango de Ley, el concepto de sistema tarifario integrado, definido como el conjunto de medios dispuestos al objeto de conformar un marco tarifario homogéneo y común en todo el sistema de transporte público de un ámbito territorial declarado de utilidad e interés metropolitano. Con él se persigue la consolidación del pago por viaje, bonificando los transbordos y favorecer las sinergias del sistema de transporte público metropolitano.

La titularidad del sistema tarifario integrado es pública y de gestión única en el conjunto del ámbito metropolitano y en caso de crearse un Consorcio de transporte metropolitano, éste asumirá su gestión para lo que establecerá unas normas de funcionamiento que incluyan las de distribución de ingresos y compensación a las empresas prestadoras de los servicios de transporte público en cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas.

IV. Impacto por razón de género de la norma

El impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el anteproyecto de Ley del Transporte Metropolitano de viajeros de la Comunidad Autónoma de Aragón es inexistente. La propia Ley aprobada por Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aplicada en virtud del artículo 149.3 CE, establece en su artículo 71 que los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo. La creación de la categoría de transporte metropolitano a partir de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general, sus tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades auxiliares del transporte; el instrumento de que los ordena y regulara, a saber, las Directrices Metropolitanas de Movilidad; el ente de gestión, a saber, el Consorcio de Transporte Metropolitano y por último su financiación y un sistema tarifario integrado; no conllevan medidas que impliquen impacto alguno por razón de género.

V. Memoria económica

En materia de financiación se reconoce el hecho de que los transportes metropolitanos pueden precisar para su sostenibilidad de un cierto grado de apoyo público a través de compensaciones económicas. En este sentido ya el Reglamento 1370/2007, en su Preámbulo recoge *"Actualmente, numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar para garantizar que se presten los servicios públicos de transporte de viajeros se encuentra la concesión de una compensación financiera a los mismos."* Por ello mediante este proyecto de Ley se persigue asegurar el adecuado y suficiente respaldo financiero para el transporte metropolitano.

Para ello establece este proyecto de Ley que las Directrices metropolitanas de movilidad deben recoger *el marco y régimen tarifario de los servicios considerados de utilidad metropolitana, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, así como los criterios para el reparto de ingresos y posibles compensaciones por obligaciones de servicio público y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes e ingresos por los diversos operadores.* De ese modo la determinación de las necesidades totales de financiación y el grado de cobertura que se pretende alcanzar servirán de base para determinar el monto total de los recursos públicos que deberán aportarse al sistema de transporte y para fijar los criterios de distribución de dicha carga entre las Administraciones y entidades afectadas.

Sirva de referencia que en el ámbito metropolitano de Zaragoza actualmente son necesarias aportaciones económicas de las distintas administraciones para cubrir una parte de los costes de explotación de los distintos servicios de transporte público regular de viajeros por carretera que dan servicio a los municipios y barrios rurales de dicho ámbito. Se conoce como tasa de cobertura tarifaria al porcentaje de los costes de explotación de un servicio de transporte público que es cubierto por los ingresos tarifarios de los usuarios. Según las cifras económicas recogidas en las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza, aprobadas por el CTAZ en junio de 2018, en el ejercicio 2014, esta tasa de cobertura tarifaria se situó en un 45,3% para las líneas interurbanas del ámbito del CTAZ. Según cifras del Observatorio de la Movilidad Metropolitana elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid con datos del conjunto de España, aunque existe una importante disparidad de criterios y aportaciones, es un nivel de cobertura equiparable a otros ámbitos metropolitanos, como el caso de la red metropolitana de Madrid también con un 45% para sus autobuses interurbanos. Concretamente, mediante los Convenios suscritos para la reordenación de las líneas interurbanas del ámbito del CTAZ, en el ejercicio 2014 las aportaciones económicas para el sostenimiento de estos servicios ascendió a 1,77 millones de euros, según se recoge en dichas Directrices. De ellos unos 500.000 euros son aportados por el Gobierno de Aragón, 70.000 euros por la Diputación Provincial de Zaragoza, 400.000 por el Ayuntamiento de Zaragoza y los restantes 800.000 euros por otros municipios del entorno de Zaragoza. En el caso de las líneas periurbanas que conectan Zaragoza con sus Barrios Rurales esta tasa de cobertura tarifaria se situó en el 35,7%. Esta cifra inferior se justifica en tanto que el régimen tarifario que se aplica en las líneas de los Barrios Rurales es el mismo que el urbano de Zaragoza, lo que incrementa el déficit de explotación en comparación con los servicios interurbanos. Dichas Directrices estiman que las aportaciones económicas realizadas íntegramente por el Ayuntamiento de Zaragoza para el sostenimiento económico de estos servicios ascendieron en el ejercicio 2014 al entorno de los 7 millones de euros.

La futura red metropolitana, concebida en los términos recogidos en esta Ley mediante la integración de servicios de naturaleza urbana e interurbana circunscritos al entorno de Zaragoza, debe permitir, en consonancia con lo recogido en las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza un importante salto en lo que a oferta de servicios de transporte público se refiere. Aunque la definición de dichas líneas está pendiente de consolidarse mediante la compleción de los planes de explotación en los que está trabajando la Dirección General de Movilidad en el marco de la revisión del mapa concesional de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de Aragón mencionado en el apartado segundo de la presente Memoria, las citadas Directrices Metropolitanas de Movilidad elaboradas por el CTAZ cuantifican que la futura red metropolitana de transporte público de Zaragoza supondrá un incremento del servicio de más de 873.932 km anuales adicionales, lo que representa un 17,5% más de servicio respecto a la situación actual, con un incremento global del coste de apenas un 3,3%, y una estimación total de déficit de explotación, y por tanto

de las aportaciones de las administraciones, próximo a los 8,8 millones de euros, sólo un 0,3% superior al actual.

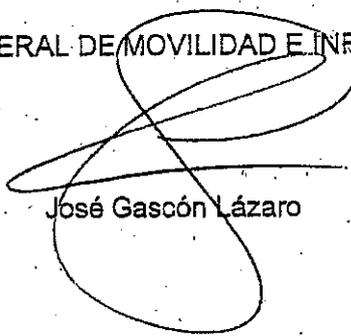
En cualquier caso, y en los términos generales plasmados en este proyecto de Ley, estando prevista la creación de un Consorcio de Transporte Metropolitano¹, será en su presupuesto, donde se instrumente las aportaciones de las distintas Administraciones Públicas y el reparto de la carga financiera para la sostenibilidad del transporte de utilidad e interés metropolitano.

Queda patente que la ley viene a resolver una situación de mejora en la gestión del transporte público en el ámbito metropolitano en el que se da una concurrencia de competencias entre administraciones que requiere de medidas eficaces de efectiva coordinación. Como resultado de esta coordinación, es esperable, y así se pone de manifiesto en los análisis económicos detallados realizados en el marco de las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza, que las diferentes administraciones serán capaces de ofertar a la ciudadanía un mejor transporte público con un menor coste que el que supondría si cada administración asumiera el ejercicio exclusivo de sus competencias. En particular, disponer por parte del Gobierno de Aragón de una oferta de transporte público de viajeros en el área metropolitana de Zaragoza con el nivel de servicio previsto en las Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza resultaría más caro para el presupuesto autonómico que alcanzar dicho nivel de servicio de la mano de la integración de los servicios de transporte público a los municipios y Barrios Rurales de Zaragoza en una categoría de transporte metropolitano resultante de la aplicación de lo dispuesto en la presente ley.

Con todo ello, el análisis del impacto económico permite concluir que el proyecto de ley supondrá un impacto económico positivo para el conjunto de las administraciones con competencias en materia de transportes en los ámbitos metropolitanos. Y, en particular, en lo que se refiere al impacto económico para el Gobierno de Aragón, la aplicación de la ley no conlleva por sí misma modificación alguna de las cuantías económicas dispuestas por el Gobierno de Aragón en materia de transporte público de viajeros en el ámbito metropolitano, y que ya actualmente vienen canalizándose a través del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza.

Zaragoza, a 12 de abril de 2018

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS



José Gascón Lázaro

¹ La Disposición transitoria primera de este proyecto de Ley establece que el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, será considerado, a los efectos de esta Ley, Consorcio de Transporte Metropolitano, desde su entrada en vigor.